SHRI AJIT SINGH: Unfortunately, there was a cyclone in Andhra Pradesh in 1993 and, after this, the awareness about this facility has increased amongst the farmers there. Now, it has been very successful there and it is quite widespread. Many farmers are availing of it. And, initially, Orissa did not take care of this problem. But, after some calamities took place there, there also, the awareness is growing. So, it is a quesiton of spreading the awareness. The cost is not that much. Actually, many of the farmers do not really know that the scheme is available. We need to do more work on this aspect; we need to publicise it and make sure that everyone knows that this scheme is available. And, I am sure, once the farmers belonging to areas, which are prone to natural calamities such as drought and floods, know about it, more and more of them will avail of this scheme.

Railway freight Earnings

*465. SHRI RAJNATH SINGH 'SURYA': Will the Minister of RAILWAYS be pelased to state:

(a) whether the rail revenue earned by freightage of grains came down during April-June this year;

(b) if so, the reasons therefor; and

(c) what is the position in this regard in respect of fertilizers?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) No Sir.

(b) Does not arise.

(c) During the period, April-June, 2001 originating loading of fertilizers is higher than the corresponding period of previous year. However, there is a marginal decrease in the earnings due to shorter lead of offered traffic.

श्री राजनाथ सिंह 'सूर्य': सभापति महोदय, मंत्री जी ने अपने उत्तर के प्रथम भाग में यह कहा है कि अप्रैल-जून के दौरान खाद्यान्न की ढुलाई से अर्जित रेल राजस्व में कमी नहीं आई है, तो मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या बढ़ोत्तरी हुई है और यदि बढ़ोत्तरी हुई है तो कितनी बढ़ोत्तरी हुई है?

श्री नीतीश कुमार: महोदय, हमने प्रश्न के उत्तर में ही बताया है कि जहां तक ढुलाई का सवाल है, उसमें बढ़ोत्तरी हुई है। जहां तक फूड ग्रेन का सवाल है, उससे आमदनी में वृद्धि हुई है लेकिन जहां तक फर्टिलाइजर का सवाल है, उसमें ढुलाई में तो वृद्धि हुई है लेकिन आमदनी में थोड़ी कमी आई है और इस कमी का अगर हम कारण देखें तो वह मुख्य रूप से यह दिखाई देता है कि जो लीड है, उसमें कमी हुई है, यानी कम दूरी की ढुलाई हुई है और उसके चलते आमदनी में कमी हुई है, लेकिन ढुलाई बढ़ी है।

श्री राजनाथ सिंह 'सूर्य': मैंने खाद्यान्न की ढुलाई के बार में पूछा था, अभी उर्वरक के बारे में पूरक प्रश्न मैंने नहीं पूछा है। मैंने तो आपने जो कहा कि खाद्यान्न की ढुलाई में कमी नहीं आई है, उसके बारे में जानना चाहा है कि कमी नहीं आई है तो क्या बढ़ोत्तरी हुई है, केवल खाद्यान्न के बारे में?

श्री नीतीश कुमार: महोदय, खाद्यान्न का जहां तक सवाल है, पिछले साल अप्रैल और जून के बीच में 7.10 मिलियन टन खाद्यान्न की ढुलाई हुई थी ओरिजिनेटिंग लोडिंग को मिलाकर और अप्रैल-जून 2001-2002 में 7.47 मिलियन टन की ढुलाई हुई। जहां तक रिवेन्यु अर्निंग, आमदनी होने का सवाल है तो पिछले वर्ष इसी दौरान 392.90 करोड़ की आमदनी हुई थी और इस बार 408.94 करोड़ की आमदनी हुई है।

श्री राजनाथ सिंह 'सूर्य': एक तो मंत्री जी यह जानकारी दे देंगे पहले अनुपूरक प्रश्न के संदर्भ में कि यह जो आमदनी बढ़ी है क्या यह केवल थोड़ी सी मात्रा बढ़ने के कारण हुई है या ढुलाई का किराया भी बढ़ने के कारण हुई है?

आपने प्रश्न के 'ग' भाग के उत्तर में यह कहा है कि कम दूरी के लिए आपूर्ति करने के कारण उर्वरक के लदान से जो आमदनी होनी चाहिए थी, उसमें कमी हुई है। तो मैं जानना चाहता हूं कि अधिक दूरी के लिए लदान क्यों नहीं हो रहा है और उसके क्या कारण हैं?

श्री नीतीश कुमार : रेलवे तो ट्रांसपोर्टर है, रेलवे से जिस भी माल की ढुलाई लोग कराना चाहेंगे, हम करेंगे। एक और जो सबसे बड़ी बात हुई है फूड ग्रेन के मामले में कि पहले ज्यादातर राज्यों में कमी थी और कुछ राज्यों में सरप्लस था, उसके कारण एफ.सी.आई. की ढुलाई होती थी और प्राइवेट ट्रेडर्स भी ढोते थे एक जगह से दूसरी जगह लेकिन अब स्थिति ऐसी उत्पन्न हुई है कि ज्यादातर राज्यों में पैदावार बढ़ी है और उनमें आत्मनिर्भरता आ रही है यह भी एक कारण हो सकता है।

श्री राजनाथ सिंह 'सूर्य' : मेरा प्रश्न उर्वरक के बारे में था, खाद्यान्न के बारे में नहीं था।

श्री नीतीश कुमार : यह तो खाद्यान्न की ढुलाई के बारे में सवाल है।

श्री राजनाथ सिंह 'सूर्य' :श्रीमन्, प्रश्न के दो भाग हैं, आप खुद ही देख लें - एक खाद्यान्न के बारे में, दूसरा उर्वरक के बारे में। आपने खाद्यान्न वाले भाग का जबाव दिया, वह तो ठीक था। उर्वरक के बारे में आपने अपने उत्तर में यह कहा कि कम दूरी के लिए लदान होने के कारण उसकी आमदनी में कमी आई है, मैंने केवल इतना जानना चाहा था कि उर्वरक का अधिक दूरी के लिए लदान क्यों नहीं हो रहा, इसका क्या कारण है?

श्री नीतीश कुमार : इसका तो रेलवे के पास कोई उत्तर नहीं है। हमारे यहां तो जो ढुलाई करने के लिए आएगा, उसकी ढुलाई करेंगे चाहे वह कम दूरी के लिए ले जाना चाहे या ज्यादा दूरी के लिए ले जाना चाहे।

श्रीमती चन्द्रकला पांडे: सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी बहुत ही सक्षम हैं और अनेक विभागों की यात्रा के बाद उन्होंने फिर से इस विभाग का दायित्व संभाला है। मैं उनसे यह निवेदन करना चाहूंगी कि आपने तो ''ना'' में उत्तर दे दिया है लेकिन सर्वेक्षण रिपोर्टें और अन्य जानकारियां यह बताती हैं कि रेलवे की क्रेडिबिलिटी कम हो रही और लोगों का विश्वास इससे हट रहा है। आपने जो ढुलाई का किराया बढ़ाया है, इसके बाद लोगों की दिलचस्पी रोड ट्रैफिक में ज्यादा हो गई है। महोदय, हमारे वैगनों की हालत भी बहुत खराब है और वे अच्छी तरह से मैंटेन नहीं किए जा रहे हैं। रेलवे की आर्थिक स्थिति भी काफी खराब है। मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगी कि रेलवे द्वारा ढुलाई के प्रोसेस को आकर्षित बनाने के लिए आप कौन से कदम उठा रहे हैं?

श्री नीतीश कुमार :सभापति महोदय, रेलवे की क्रेडिबिलिटी घटने का सवाल ही नहीं है। रेलवे तो पिछले वर्षों से ज्यादा ढुलाई कर रही है और इसका फ्रेट ट्रैफिक बढ़ रहा है। जैसा कि आप जानते हैं, इस प्लान के बारे में जो प्रोजेक्शन था, यह 9वें प्लान का टर्मिनल ईयर है, अंतिम वर्ष है; इसके लिए प्रोजेक्शन था कि कुल फ्रेट ट्रैफिक 525 मिलियन टन होगा, लेकिन हम वहां तक नहीं पहुंच पाए हैं। महोदय, इस साल के बजट में इसके लिए 500 मिलियन टन का लक्ष्य रखा गया है और जो ट्रैंड है, उसके हिसाब से यह कह पाना मुश्किल है कि हम 500 मिलियन टन के लक्ष्य को प्राप्त कर लेंगे क्योंकि आवोरऑल इकॉनमी की जो स्थिति होती है, उसका असर भी इस पर पड़ता है।

महोदय, जहां तक रेलवे का सवाल, है, रेलवे अधिक से अधिक ढुलाई के लिए तैयार है और रेलवे की क्रेडिबिलिटी बढ़ी है। कम समय में हम माल पहुंचा रहे हैं, अनेक जगहों पर रिआयतें दी गई और हम तेजी से माल की ढुलाई की दिशा में आगे बढ़ रहे हैं। अब तो सफल तौर पर यह प्रयोग भी किया जा चुका है कि पहले जो मालगाड़ियों को रोककर दूसरी गाड़ियों को प्रिसीडेंस दी जाती थी, अब उसकी आवश्यकता नहीं रहेगी। अब तो हम हाई स्पीड पर मालगाड़ियों को ले जाने का सफल परीक्षण कर चुके हैं। अब शायद इसकी नौबत नहीं आएगी और धीर-धीरे मालगाड़ियों के ऊपर पैसेंजर गाड़ियों की प्रिसीडेंस की जरूरत नहीं पड़ेगी। इस

तरह से अनेक कदम उठाए गए हैं ताकि एक जगह से दूसरी जगह माल पहुंचाने के समय में कमी हो। एक वैगन का हम जितना इस्तेमाल करते हैं, उसका टर्न-एराउंड भी घटा है। इस प्रकार हम अपनी ऐसेट्स का ज्यादा इस्तेमाल कर पा रहे हैं और जो रेल यूजर्स हैं, उनकी सैटिस्फैक्शन भी पहले की तुलना में बढ़ती जा रही है। इस प्रकार यह निरंतर आगे बढ़ते रहने की प्रक्रिया है।

श्री नरेन्द्र मोहन : सभापति महोदय, इस प्रश्न का शीर्षक है ''ढुलाई से रेलवे की कमाई''। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी के संज्ञान में यह बात लाना चाहूंगा कि कर्मचारी लागत में तेजी से वृद्धि होने के कारण रेलवे का संचालन व्यय बहुत अधिक बढ़ गया है और ढुलाई की लागत भी बढ़ गई है और मेरी जानकारी के मुताबिक उसके कारण ढुलाई का काम करने में रेलवे को घाटा हो रहा है। क्या यह बात सही है? ढुलाई से रेलवे को जो कमाई होनी है, उसके बारे में हमें जानकारी प्राप्त करनी है। मैं यह जानना चाहता हूं कि कम लागत से ढुलाई करने के बाद भी आखिर रेलवे अपनी ढुलाई के लक्ष्य को क्यों पूरा नहीं कर पा रही है? इसमें कहां कठिनाई है, इसके बारे में बताइए। यदि आप विशेष रूप से खाद्यान्नों के संबंध में बता सकें, तो अति कृपा होगी।

श्री नीतीश कुमार : सभापति महोदय, जहां तक खाद्यान्नों की ढुलाई का सवाल है, इस प्रकार के कई आइटम्स हैं जिनमें रेलवे लागत खर्च से भी कम रेट पर ढुलाई करती है और कुछ चीजें ऐसी हैं जिनमें लागत खर्च से ज्यादा खर्च पर ढुलाई करती है। तो इस प्रकार से माल यातायात में जो आमदनी होती है, उससे एक तरफ कुछ खास इसेंशियल कमॉडिटीज़ के मूवमेंट में हम सब्सिडी देते हैं और दूसरी तरफ जो पैसेंजर बिजनैस है या दूसरा ट्रैफिक है जैसे-पार्सल, आदि, उस पर भी हम सब्सिडी देते हैं। इसलिए रेलवे की मुख्य आमदनी माल के यातायात से ही होती है, हमें जो भी लाभ होता है, वह माल की ढुलाई के कारण ही होता है।

श्री सभापति : प्रश्न संख्या 466, श्री राजीव रंजन सिंह ''ललन''। वे उपस्थित नहीं है। श्री कपिल सिब्बल। वे भी उपस्थित नहीं है। अगला प्रश्न।

श्री रमा शंकर कौशिक : सभापति महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है। बहुराष्ट्रीय कंपनियां हमारे किसानों के हितों को आघात पहुंचा रही हैं। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि यह प्रश्न ले लिया जाए।

श्री सभापति : हम अगला प्रश्न ले चुके हैं। प्रश्न संख्या 467, श्री मुनव्वर हसन।

*466. [*The questioners (Shri Rajiv Ranjan Singh 'Lalan' and Shri Kapil Sibal) were absent for answer vide page* 24 *infra.*]